

CONFIDENCIAL

S/ COMANDO DA AERONÁUTICA - COMANDO DE DEFESA AEROESPACEIAL

BRASILEIRO (INFORMAÇÃO nº 01/04/COMDABRA, DE 30 DE JUNHO DE 2004 - Ref. Doc. a) Requerimento 30 de Junho de 2004, de 2004, de autoria do Deputado JOÃO CALDAS). -

Proposta = 20 = 7 05 20 10

a) Desclassificar

Nº 0001 / EMC

1º DESPACHO

Brasília-DF, 30 de junho de 2004

Do Comandante

Ao Exmº Sr. Comandante-Geral do Ar.

Trata o presente expediente de resposta ao Requerimento de Informação nº 1925, de 2004, de autoria do Deputado JOÃO CALDAS, sobre objetos aéreos não identificados – OVNI's, no espaço aéreo brasileiro.

2 Encaminho a V. Exa. para as providências julgadas pertinentes.

No imp. Maj.-Brig.-do-Ar ATHENEU FRANCISCO TERRA DE AZAMBUJA
Comandante do COMDABRA

RICARDO DA SILVA SERVAN – Cel.-Av.

Cópias:
Sec 1
Total 1

SPADS COMDABRA

Proposta analisada em: 07/05/2010
Situacao do Doc: 07/05/2010.

a) Desclassificar

MMR

CONFIDENCIAL

SPADS COMDABRA

CONFIDENCIAL

Doc. analisado em: 30/09/2010
Proposta: 30/09/2010a) DECLASSIFICAR

SERVÍCIO PÚBLICO FEDERAL
COMANDO DA AERONÁUTICA
COMANDO DE DEFESA AEROSPACEIAL BRASILEIRO

INFORMAÇÃO nº 01/04/COMDABRA

Brasília-DF, 30 de junho de 2004

Do Comandante do COMDABRA

Ao Exmº Sr. Comandante da Aeronáutica

Assunto: Requerimento de Informação nº 1925, de 2004, de autoria do Deputado JOÃO CALDAS

Ref: Ofício nº 185/GC7/1193, de 14 Jun 2004, assinado pelo Exmº Sr. Comandante da Aeronáutica (Prot-COMAER 00-01/1797/04)

Anexo: 1) Modelo de Ficha de Controle de Tráfego HOTEL
2) Resumo do Relatório de Ocorrências de 19 de maio de 1986

I – Trata o presente expediente de resposta ao Requerimento de Informação nº 1925, de 2004, de autoria do Deputado JOÃO CALDAS, sobre objetos aéreos não identificados – OVNI's no espaço aéreo brasileiro.

II – Como é do conhecimento de V. Exa., o Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro (COMDABRA) tem a missão de realizar a defesa do território nacional contra todas as formas de ataque aeroespacial, a fim de assegurar o exercício da soberania do espaço aéreo brasileiro, sendo uma de suas atribuições a supervisão das informações relativas ao assunto OVNI.

III – Os meios de detecção do Sistema de Defesa Aeroespacial Brasileiro (SISDABRA) visualizam, diariamente, um número considerável de tráfegos aéreos que, por não serem correlacionados com nenhum plano de vôo conhecido e por não manterem contato bilateral com os órgãos de controle, são classificados como tráfegos aéreos desconhecidos (TAD). Entre estes, são incluídos os classificados como tráfego HOTEL, que são aqueles observados pela população em geral e, na maioria das vezes, confundidos ou correlacionados com OVNI, seja pela forma ou pelo comportamento de vôo incomum. Essas observações, mesmo que não detectadas pelos radares do SISDABRA, são monitoradas pelo COMDABRA.

Proposta analisada em: 07/05/2010
Situação do Doc: 07/05/2010

a) DECLASSIFICADO

CONFIDENCIAL

CONTINUAÇÃO DA INFORMAÇÃO N° 01/04/COMDABRA, DE 30 JUN 2004 – PÁG 02/02

IV – Assim sendo, o COMDABRA registra em arquivo o relato ou depoimento de qualquer pessoa, piloto ou não, civil ou militar, brasileiro ou estrangeiro, que tenha, ou pense ter, avistado OVNI no espaço aéreo brasileiro, desde que essa informação seja remetida oficialmente ao COMDABRA. Atualmente, o relato deve constar da Ficha de Controle de Tráfego HOTEL (modelo em anexo), elaborada pelos órgãos de controle do SISDABRA e enviados a este Comando Combinado. (Resposta às perguntas de n° 1 e 2).

V – Os relatos e outras notícias de OVNI no espaço aéreo brasileiro, que chegam ao conhecimento do COMDABRA, são normalmente catalogados, através do preenchimento das Fichas de Controle de Tráfego HOTEL. (Resposta à pergunta de n° 3).

VI – A ocorrência no espaço aéreo brasileiro que mais se assemelha ao sobrevôo de OVNI do México, é a de 19 de maio de 1986, nas cidades de São José dos Campos (SP) e Anápolis (GO). O COMDABRA possui em seus registros o Relatório de Ocorrências do Comando, que inclui os relatos dos pilotos e controladores de vôo envolvidos no episódio e cópias de publicações jornalísticas que cobriram esse evento. (Resposta à pergunta de n° 4).

VII – O Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro não detém a informação à respeito da iniciativa do Governo Francês em assegurar a seus cidadãos o livre acesso a informações sobre incursões de OVNI no espaço aéreo francês. (Resposta à pergunta de n° 5)

VIII – Com referência à possível investigação da existência de OVNI pela FAB, o COMDABRA desconhece quaisquer evidências a esse respeito. Existe, nos arquivos do COMDABRA, material referente a relatos de possíveis ocorrências de OVNI, entretanto a documentação existente, classificada como confidencial / secreto, não apresenta pareceres conclusivos a respeito da existência ou não desse tipo de objeto. (Resposta à pergunta de n° 6).

IX – Com referência ao evento de 19 de maio de 1986, nas cidades de São José dos Campos e Anápolis, o ex-Ministro da Aeronáutica, Ten.-Brig.-do-Ar OCTÁVIO JÚLIO MOREIRA LIMA, determinou que todos os fatos apurados fossem plenamente divulgados aos meios de comunicação, a fim de que, por via oficial, a sociedade brasileira tivesse conhecimento desses acontecimentos. Dessa forma, as pessoas envolvidas no episódio foram orientadas para declarar tudo o que vivenciaram, o que foi amplamente divulgado pela mídia, naquela época. Este evento foi investigado pelo Comando de Defesa Aérea (COMDA), cujo resultado da apuração encontra-se no resumo do Relatório de Ocorrências, em anexo.

Finalmente, o COMDABRA não tem conhecimento da existência, no âmbito do governo brasileiro, de qualquer estudo destinado à apuração de fenômenos relacionados a OVNI. (Resposta à pergunta de n° 7).

No imp. Maj.-Brig.-do-Ar ATHENEU FRANCISCO TERRA DE AZAMBUJA
Comandante do COMDABRA

RICARDO DA SILVA SERVAN – Cel.-Av.

CONFIDENCIAL

ANEXO 1 À INFORMAÇÃO N° 01/04/COMDABRA, DE 30 DE JUNHO DE 2004
MODELO DE FICHA DE CONTROLE DE TRÁFEGO HOTEL

COMANDO DA AERONÁUTICA

COMANDO DE DEFESA AEROESPACIAL BRASILEIRO

OCORRÊNCIA DE TRÁFEGO HOTEL

--	--	--	--	--	--	--

(Preenchimento pelo COMDABRA)

1 DA OCORRÊNCIA

Data ____/____/____ Hora ____:____ Z Tempo de duração: _____

Local da ocorrência (Bairro..., Praia de..., Morro..., etc.): _____

Município (Distrito, etc.- se for o caso.): _____ UF _____

Tipo (avistamento, contato imediato, etc.): _____

Observação feita com equipamento(s)? (S/N): _____ Se sim, qual(is): _____

Existem registros ou provas físicas? (S/N): _____ Se sim, detalhar (foto, vídeo, filme, fita, etc.): _____

Visibilidade: _____ Condições meteorológicas (céu aberto, claro, chuva, neblina, tempestade, nuvens, poluição, etc.): _____

2 DO(s) OBJETO(s)

Quantidade: _____ Se mais de um, qual a distância entre eles? _____

(Se for mais de um objeto e com características diferentes, para cada visualização preencher os itens abaixo no campo "4 – OBSERVAÇÕES")

Forma: _____ Tamanho: _____

Cor: _____ Velocidade: _____

Distância em relação ao observador: _____ Altitude: _____

Comportamento (parado, deslocando-se, em zigue-zague, etc.): _____

Trajetória (de norte para sul, etc.): _____

Posição em relação aos pontos cardeais (azimute): _____

Emitindo som (S/N): _____ Intensidade (fraco, forte, etc.): _____

Tipo de som (zunido, apito, etc.): _____

Deixando rastro (S/N): _____ Tipo (condensação, fumaça, etc.): _____

Coloração (claro, escuro, etc.): _____

Fenômenos paralelos? (estampidos, queda de energia elétrica, movimento brusco de ar, interferência em equipamentos eletrônicos, etc.): _____

CONFIDENCIAL

CONTINUAÇÃO DO ANEXO 1 À INFORMAÇÃO N° 01/04/COMDABRA, DE 30 JUN 2004
MODELO DE FICHA DE CONTROLE DE TRAFEGO HOTEL Pág 02/02

3 DO(s) OBSERVADOR(es)

Quantidade: _____ Nome (de quem comunicou a ocorrência): _____

Endereço para contato (Rua/Av., n.º, apart.): _____

Bairro: _____ Cidade/UF: _____ / _____ CEP: _____ - _____

Telefone (DDD): (____) _____ FAX: (____) _____

Idade: _____ anos. Profissão (ocupação principal): _____

Escolaridade: _____

Possui conhecimentos técnicos de aviação _____

Possui conhecimentos técnicos sobre meteorologia? _____

Possui conhecimentos sobre OVNIs? (S/N): _____ Qual: _____

Pertence a alguma organização que se dedique a estudar ou observar OVNI? (S/N): _____

Caso positivo, qual? (nome): _____

(Endereço): _____

4 OBSERVAÇÕES

(Relatar o que julgar necessário e a complementação do campo “2”, se houver.)

5 DA COMUNICAÇÃO A UMA ORGANIZAÇÃO MILITAR (OM) DA AERONÁUTICA

Data da comunicação: ____ / ____ / ____ Hora: ____ : ____ Z

Quem recebeu (Posto/Grad., Nome): OM:

CONFIDENCIAL

CONFIDENCIAL

ANEXO 2 À INFORMAÇÃO N° 01/04/COMDABRA, DE 30 DE JUNHO DE 2004
RESUMO DO RELATÓRIO DE OCORRÊNCIAS
A RESPEITO DO EVENTO OCORRIDO NO DIA 19 DE MAIO DE 1986

1. INTRODUÇÃO

Este relatório tem por finalidade informar às autoridades do Ministério da Aeronáutica, em especial ao Exmo. Sr. Ministro, dos fatos ocorridos no dia 19 de maio de 1986, no que tange às informações dos órgãos de controle de tráfego aéreo e de defesa aérea, bem como dos pilotos interceptadores envolvidos nos acontecimentos.

2. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Os radares existentes na área da ocorrência eram basicamente destinados ao controle de tráfego aéreo, não sendo, portanto, de uso específico para a defesa aérea. Neste caso, suas limitações técnicas tornam a vigilância do espaço aéreo deficiente, quanto à detecção de alvos. Desta forma, o acompanhamento dos movimentos aéreos detectados na ocasião ficou bastante prejudicado, uma vez que não havia a condição de se manter a visualização radar, pois os contatos obtidos não eram suficientemente fortes para formar uma pista inicializada.

As informações fornecidas aos pilotos, pelo Centro de Operações Militares do CINDACTA 1 (COpM1), foram efetuadas mediante avaliação e experiência pessoal dos controladores de defesa aérea.

3. DESCRIÇÃO DE FATOS

Os fatos estão descritos em ordem cronológica.

1. 23:15Z O Centro de Controle de Área de Brasília (ACC-BR) informa ao COpM1 que o operador da torre de controle de São José dos Campos (SJC) havia avistado luzes de cores amarelo, verde e laranja se deslocando sobre a cidade. Simultaneamente, o operador informa ao controle de aproximação de São Paulo (APP-SP), que confirma contatos radar na área de SJC;

2. 0008Z O piloto do PT-MBZ avista luzes na posição situada na radial 150º do VOR de SJC, deslocando-se de E para W. Segundo informações do piloto as luzes pareciam estrelas grandes e vermelhas;

3. 0039Z Foi acionada a aeronave de alerta de defesa aérea (Alerta DA) da Base Aérea de Santa Cruz (BASC). O acionamento do Alerta DA se deu em virtude da detecção radar de alguns "plots" na área de SJC. Embora tais detecções não tenham constituído ecos radar definidos, as mesmas foram utilizadas na vetoração das aeronaves de alerta, no intuito de que as mesmas tivessem condição de prosseguir na fase final da interceptação utilizando o radar de bordo;

4. 0110Z O controle de aproximação de Anápolis (APP-AN) reportou que estava detectando alguns ecos no seu radar de terminal. Estes ecos não estavam sendo captados pelo radar do COpM 1. O CODA determinou o acionamento do alerta DA de Anápolis, uma vez que o APP-AN informou estar recebendo definições de proa e velocidade do eco radar.

5. 0134Z Decolagem da primeira aeronave de Alerta DA da BASC. Esta aeronave foi vetorada para o setor Oeste de SJC, área onde se obtinha alguns ecos radar. Quando estava nivelado no FL 170 (aproximadamente 5.200 m) o piloto da aeronave informou estar avistando uma luz branca abaixo do seu nível de vôo e que posteriormente esta luz foi subindo, se posicionando a 10º acima de sua aeronave. Foi mantido um acompanhamento até o FL 330 (aproximadamente 10.000 m). Foi reportado, ainda, que a luz por um momento mudou da cor branca para vermelha, verde e novamente para branca, permanecendo nesta cor.

FICIO INCIDENTE 1986

CONFIDENCIAL

CONFIDENCIAL

CONTINUAÇÃO DO ANEXO 2 À INFORMAÇÃO N° 01/04/COMDABRA, DE 30 JUN 2004
RESUMO DO RELATÓRIO DE OCORRÊNCIAS.....Pág 02/03

Durante este acompanhamento houve contato no radar de bordo, que indicava o alvo entre 10 e 12 milhas de distância, confirmando o contato visual. O acompanhamento se deu em direção ao mar, até aproximadamente 180 milhas da BASC, quando foi comandado o retorno da aeronave de alerta devido a não haver uma razão positiva de aproximação em relação ao alvo e ao fato de a aeronave ter atingido o limite de sua autonomia para poder regressar à sua base;

6. 0148Z Decolagem da primeira aeronave de Alerta DA da Base Aérea de Anápolis (BAAN). A aeronave foi vetorada para uma área onde a detecção radar estava sendo obtida pelo APP-AN, que transmitia suas informações ao COpM 1, que controlava o Alerta DA a partir destas informações. Este procedimento foi adotado em virtude de o radar da defesa aérea não estar captando nenhum tráfego. Foram realizadas cinco apresentações (procedimentos de interceptação, onde a aeronave de alerta é direcionada para o alvo), sendo que o piloto obteve contato com o radar de bordo, mas não obteve contato visual. Em uma apresentação chegou a estar a 2 milhas do alvo, cuja trajetória mantinha-se ora em zigue-zague, ora em curva acentuada pela direita. A velocidade do alvo variava de forma repentina, por vezes permitia a aproximação do interceptador e as vezes aumentava muito, ocorrendo afastamentos, mesmo o interceptador estando em velocidade supersônica. Houve perda de contato, o que ocasionou o abandono da perseguição.

7. 0150Z Decolagem da segunda aeronave de Alerta DA da BASC. Esta aeronave foi vetorada para o setor Sul de SJC. O piloto reportou estar avistando uma luz vermelha na posição informada pelo COpM1, confirmando a detecção do radar de solo. Após alguns minutos constatou que não havia aproximação com a luz e em seguida a mesma se apagou, ao mesmo tempo em que se perdia o contato radar. Nesta apresentação ocorreu o aparecimento, por breve momento, de treze "plots" à retaguarda do interceptador. Foi comandada uma curva de 180º (no plano horizontal) para que o piloto verificasse o setor traseiro, porém não houve nenhum contato visual ou do radar de bordo.

8. 0217Z Decolagem da segunda aeronave de Alerta DA da BAAN. A aeronave não obteve qualquer tipo de contato, seja visual ou radar.

9. 0236Z Decolagem da terceira aeronave de Alerta DA da BAAN. A exemplo da aeronave de alerta DA anterior, também não obteve qualquer tipo de contato, seja visual ou radar.

10. 0237Z Pouso da primeira aeronave de Alerta DA em BASC. O recolhimento das aeronaves de alerta vai sendo comandado em função da autonomia de vôo das mesmas. O pouso do último interceptador ocorre às 0330Z.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

1 - Da análise dos acontecimentos, este Comando é de parecer, de acordo com as informações dos controladores, pilotos e relatórios elaborados pelo CINDACTA I, que alguns pontos são coincidentes no que tange ao eco radar, aceleração, iluminação, velocidades e comportamentos, tanto pelas detecções técnicas como visualizações efetuadas.

CONFIDENCIAL

CONTINUAÇÃO DO ANEXO 2 À INFORMAÇÃO N° 01/04/COMDABRA, DE 30 JUN 2004
RESUMO DO RELATÓRIO DE OCORRÊNCIAS.....Pág 03/03

2 – Alguns pontos que podemos citar são os fenômenos que apresentam certas características constantes, a saber:

- a. Produção de ecos radar, não só no sistema de Defesa Aérea, como nos radares de bordo dos interceptadores; observado por alguns pilotos;
- b. Variação de velocidade de vôo subsônico até supersônico, bem como manutenção de vôo pairado;
- c. Variação de altitudes inferiores a 5.000 pés (aproximadamente 1.500 m) até 40.000 pés (aproximadamente 12.000 m);
- d. Emissão de luminosidade nas cores branca, verde, vermelho e outras vezes não apresentando indicação luminosa;
- e. Capacidade de aceleração e desaceleração de modo brusco;
- f. Capacidade de efetuar curvas com raios constantes, bem como com raios indefinidos.

3 – Como conclusão dos fatos constantes observados, em quase todas as apresentações, este Comando é de parecer que os fenômenos são sólidos e refletem de certa forma inteligências, pela capacidade de acompanhar e manter distância dos observadores como também voar em formação, não forçosamente tripulados.

(Relatório assinado pelo Brig.-do-Ar José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, Comandante Interino do COMDA/NuCOMDABRA, em 02 de junho de 1986, remetido pelo Ofício n° 008/CMDO/C-138 ào Comando-Geral do Ar).